

# モビリティ・パラダイム論の展開 —モビリティ資本主義論の提起—

大橋 昭一

## 論文

## モビリティ・パラダイム論の展開

## —モビリティ資本主義論の提起—

Theoretical Constructs of Mobility Paradigm:  
Theses of Mobile and Mobilizing Capitalism

大橋 昭一

Shoichi Ohashi

和歌山大学観光学部

キーワード：モビリティ、定住者主義、ノマド主義、ツーリズム法則、ツーリズム終焉論

Key Words : mobility, sedentarists, nomads, laws of tourist, end of tourism

## Abstract :

Mobility paradigm, regarded to have set a framework for rewriting social sciences, has placed a strong impact upon tourism studies worldwide in recent years. This paper reviews the paradigm's main theoretical constructs and argues that the present society is defined by a mobile and mobilizing capitalism based on mobile manufacturing and circulating systems.

## Ⅰ．序—モビリティの進展

近年、大量情報・通信手段の進歩・普及、ならびに自動車の格段の普及や、その他交通・輸送機関における大量輸送・高速化の進展などによって、人・物・情報等の動きが特段に早いものとなり、社会の流動化が強いものとなっている。このことは、通常、モビリティ (mobility) の進展といわれるが、観光・ツーリズムの盛況を含めて、現代社会の動向をモビリティの進展の観点でとらえる考え方が強く主張されている。これは、モビリティ・パラダイム論といわれるが、本稿は、その主張の特徴的諸点について考察することを課題とする。

英語で mobility といわれるものは、旧来わが国では、一般的には移動性ないしは流動性という言葉があてられ、人間などの地理的水平の移動だけではなく、人間の社会的階層の上下の移動 (いわゆる出世) をさすものとされてきたが、ここでは主として前者の意味で用いる。このような意味でのモビリティの進展は社会の流動化、流動的社会の進展とよんでいいものであるが、ただし、モビリティの概念については、以下でみるように、単なる物理的移動と区別して、社会的意味でとらえた動き・移動をさすという見解が強い。しかし本稿では、用語上において、モビリティと動き・移動とを厳密に区別しているものではないことをお断りしておきたい。

ところで、現在進んでいる社会の流動化、すなわち、人・

物・情報等のモビリティの進展とはどのようなことをいうのか。ここで端的な特徴を序論的に提示しておく、モビリティの進展には次の二面がある。すなわち一方では、モビリティの進展によって、空間的移動が容易になり、それが迅速化、大量化して、空間的移動の時間が短くなり、空間的距離の短縮化、および時間そのものの短縮化がおきている。しかし同時に、他方では、移動の活発化により、地域に根ざした活動や行動などの地域性、地縁性が希薄となり、地域立脚主義的な考え方が弱くなっている。後者の地域立脚主義は、これまで一般的、支配的、常識的な考え方であったが、モビリティの進展により弱くなり、地域に対して無関心な考え方が強まっている。

この地域立脚主義は、一般に定住者主義 (sedentarist metaphysics) といわれる。反対に、流動化・モビリティ社会をよしとするものはノマド (流動者) 主義 (nomadic metaphysics) といわれる。両者は、現在の社会観・世界観の2つの大きな対立といていい。まず、この点について体系的に論じたイギリスのクレスウェル (Cresswell, T.) の所説からみてみたい (参考文献 e)。なお、参考文献は末尾に一括して記載し、典拠個所は文献番号により本文中で示した。

## Ⅱ．定住者主義とノマド主義

### 1. ムーブメントとモビリティ

モビリティの規定について、クレスウェルは、ムーブメント (movement) とモビリティとを区別することから出発する。ムーブメントは単なる動きであり、人間や事物の動きそのものである。それは時間と空間の変化をともなうものであるから、ムーブメントは、一言でいえば、時間の空間化 (spatialization of time) であり、空間の時間化 (temporalization of space) であるが (e.p.4)、しかしこの場合には、動きそのものはあくまでも一般的なもの、あるいは抽象的なレベルのものである。従って空間も抽象的なもので、単なる位置 (location) という意味のものである。

これに対して、ムーブメントを社会的意味でとらえたものがモビリティである。空間も単なる位置一般ではなく、社会的意味づけをもった場所 (place) となる。それに応じてモビリティも、例えば人間のモビリティと、事物のモビリティとが区別されるものとなる。場所は社会的意味をもった空間・位置となり、どういう場所からどういう場所への移動かといった意味をもったものとなる。例えば、人間的隷属を強いられる場所から、人間的自由を確保できる場所への移動という意味をもつものとなる。ちなみに、近代における人間の自由は、このような意味において移動の自由があってはじめて意味あるものとなった (i.p.109)。また、例えばツーリズムでいえば、そのための空間は、観光目的地という社会的意味をもったものとなり、一種の商品的機能をもつ存在となる。時間も、そのための時間は単なる時間一般ではなくて、観光用の時間という社会的に規定された時間となる。

以上のように、モビリティは社会的意味をもった動きであり、移動であるが、1か所に定住している状態に対していえば、動的な状態であり、カオス的な状態 (chaotic) を特徴とする。自由といえば自由の状態であるが、それ以外の形で表現すれば、例えば逸脱 (deviance)、放縦 (shiftlessness)、反抗 (resistance) といった言葉で表わされるものとなり、社会的にみて必ずしも望ましいものとはされないことがある。歴史的にいても、例えば中世では定住性、土地固着性が一般的なルールで、移動性、すなわちモビリティは反社会的行為とされていた。近世近くになってエンクロージャー (enclosure: 囲い込み: 農民解放) により土地拘束性が崩壊し、人々は都市への移動を中心に移動可能なものとなったが、しかしその場合、そのコントロールは国家・政府により遂行されるものとなり、少なくとも国単位での定住性が求められるものとなった。

では、定住者主義はどのような特徴をもつものであろうか (e.p.26)。

### 2. 定住者主義

定住者主義とは、人間は本来どこかの土地に定住してお

るべきことを主張するものであり、従って人々におけるモビリティの進展は望ましくないもの、避けられるべきものとされる。sedentarist metaphysicsという言葉は、マルッキ (Malkki, L.) に始まるといわれるが (参照文献1; cited in e.p.27)、それは、人間のアイデンティティや文化について、言語や社会的慣習からわかるように、本来ある地域に根ざしたもので、人間は家産の維持などを考えても1つの地域に定住することが望ましいと主張するものである。近年でも、例えばレルフ (Relph, E.) のように、「人間であることとは、有意義な意味で満たされた所に住むことであり、人間であることとは、あなたの居る場所を持ち、それを知ることである」(参照文献6; cited in e.p.31) といっている者もある。

ただし、ここでクレスウェルが定住者主義論とよんでいるものは、これらよりも広義のものである。それには、モビリティ自体を否定するのではなく、モビリティの必要性を認めつつも、それを定住性からとらえるものや、定住性を理想としてモビリティ性を論じるものも含まれている。ただしこのような場合でも、人間の動き・動作は本来合理的に最小限のものになることをいうもので、その主旨は、人間にはどこかに定着する性向があり、動きは異常な状態で、本来の姿ではないといっているところにある。これは自然的なものであって、例えば雨水が屋根から合理的に樋を通して水路に流れるのと全く同様であるとされる。

定住性思考は思想・文化などの分野でも強くみられる。クレスウェルによると、そのオーソドックスな代表はエリオット (Eliot, T.S.) である (e.p.32)。エリオットによれば、文化は階級的な階層性と土地立脚的な地域性によって特色づけられるものである。従って大衆的な文化の隆盛は、土地・地域に根ざした文化を脅かすものであり、土地に根ざした文化の発展が図られるべきものである。しかし、マルクス主義等でもこうした土地定住的思考がないのではない。例えば、資本の「国境のない」普遍的な活動、すなわち「地域性のない資本主義」(rootless capitalism) によって地域が収奪され疲弊させられるという観点は、マルクス主義にも認められる。

以上はほんの一例である。定住性を可とし、モビリティ志向を非難、排撃する傾向は、一般人の間でも強く認められる。例えば「お国自慢」的志向、他所から来た者を「よそ者」として排斥する傾向は、かなり普遍的である。そればかりか、現代の国家・政府は多くが根本的には定住者主義思考のうえにたっており、定住性の確立を根本的方針としている。このことは一般的には、多くの政府の難民等に対する政策などをみればよくわかる。そういう意味でいえば、モビリティ論、すなわちノマド主義は、こうした全般的な定住性志向に対する強烈なアンチテーゼであるが、しかし、ノマド主義は、少なくとも近世では、例えば、人間の自由の象徴として積極的に論じられ、尊重の論議がなされてきたものである。次に、この点について考察する。

### 3. ノマド主義

ノマド主義は、人間は今日では何よりも移動性・動きのなかにあるものとしてとらえ、動きや流れを重視し、土地・地域への定住性はこれを重視する必要がないことを主張するものである。この場合モビリティーには、実際の移動だけではなく、想像上のものやバーチャル的なものも含まれるし、その際における人間と事物との交互関係や、関連する制度なども含まれる。それ故、考察の重点は、例えばある1つの地域や区域そのものから、そこに至るルートやそのための施設などに移る。また、ノマド主義では、各々の人間のもつモビリティー能力のいかに考究することが中心的テーマの1つになる。

ノマド主義は、社会を動きのなかでとらえようとするものであるから、理論的にはそれに照応した存在論と認識論がある。しかしスリフト (Thrift, N.J.) のように、モビリティーは何よりも感覚 (feeling) でとらえられるというものもある (参考文献 p. cited in e.p.46)。スリフトによれば、モビリティー感覚はモダン社会の出現とともに起きたものであるが、20世紀の終わり頃にはそのスピード・力・光が一段と高度のものとなって人間と融合し、一種のサイボーグ的存在を創り出し、それがすべてのものを支配するものとなっている。

こうした考え方によると、今や人間は、常にある所から別の所へと動く中間にいるもの (in-between) というべきものとなっており、土地・地域というものは、定住したり固着したりするものではなく、絶えず移動がなされる一時的な (deferred) 所としてとらえられる。土地や地域は、人間にとっては、旧来のように当該土地がもつ特性や特徴で規定されるものではなくて、出たり入ったりする動きの程度と早さが違う所としてのみ規定されるものである。ノマド主義によると、このような意味で現代社会はとにかく動きの速度と方向において理解されるべきものである。

従ってノマド主義では、単にこれまでの定住者主義が否定され、モビリティーが前面におかれるだけではなく、定住者主義に特徴的な、定住場所・領土・地域的特性 (landscape) の優先性という主張が否定されるものとなる。それ故、定住者主義で主張されてきたところの、物事のいわば本質はそれが存在する土地により決まるとする考え方も、否定されるものとなる。というよりは、そうして定立されてきた土地立脚的な本質といったもの、あるいは、そこで含意されているところの、人間や物事は定住的場所によって代表されるという代表主義的な考え方も認められないものとなる。というのは、今や物事は移動のなかにあるから、存在する場所により規定される本質性、あるいは実存性は意義が認められないからである。このことを「地理の終焉」 (end of geography) という論者もある (e.p.3)。

こうしたことは、広くは旧来の考え方や伝統的なものに対するレジスタンスであるが、このレジスタンス、それに基づく反本質主義 (anti-essentialism)、反代表主義 (anti-representational-

ism) がモビリティー論の特徴をなす。さらに、これに関連してモビリティー論には、これまでの理論の土台あるいは基本的な枠組みそのものを変えようとする反土台主義 (anti-foundationalism) の思考がある (e.p.46)。

もともとノマド主義は、一般的には、ポストモダン論的性格をもつ場合が多く、理論構造がソフトで弾力的なものが多い。これはいわゆる“弱い理論” (weak thought) とよばれる。これに対して、これまでの理論はいわばハードな性格をもち、それぞれの学問領域や論者の主張の間で境界がハードであったが、ポストモダンの理論では境界が緩やかで、それを越えることが容易なものになっている。

このことは、別言すれば、ポストモダン論では、これまでの理論分野の土台、枠組み、境界は、これを認めない (anti-foundational) という見解にたつことをいう。これはノマド主義では、移動ということにより権力の分散形態が生まれるとみるためであるが、このことは、ノマド主義が少なくとも現代のポスト構造主義 (poststructuralism) 的な超越 (transgression) を理念とし、レジスタンスを中心的概念とすることの現れである。

このことは、ノマド主義が他方において、物事は完成途上にあるもの、その意味では未完成状態にあるものととらえることに通じる。これに対比していえば、定住者主義は物事をすでに完成したものにとらえることを特徴とする。というのは、定住者主義においてある場所に定住すべきことが主張されるのは、その事物がすでに出来上がっていると考えられるからである。すなわちノマド主義ではそのように理解される。これに対してノマド主義では、人間や事物についてまだ出来上がってはいない成長中のもの (becoming) と考えることを特徴とする。これが反本質主義、反代表主義として現れ、伝統的なものや既成的なものに対するレジスタンスの思想として現れる。

例えば芸術等でいえば、定住者主義的な古典的な作品はとにかく完成されたものの表現を志向するから、完全に永遠なものであり、いわゆる均質的に美しいもの (少なくともそれに志向したもの) であることが必要とされる。これに対して、ノマド主義的な物事は成長しつつあり未完なものという考え方は、それは時にはグロテスクなもの、不純なものをもつものとなる。

以上のクレスウェルの所論で、何よりも注目されることは、移動にしる定住にしる、それを社会的関連でとらえ、その意味を解明するという主張がなされていることであるが、かれは主著において最後に、2009年8月29日ニューオーリンズを襲ったハリケーン“カトリーナ”の際、同市において自家用車を有しない交通弱者が被った被害に触れ、モビリティーを社会的 content から離れてそれ自体としてのみ論じることがナンセンスである旨を再度強調している (e.p.259)。

これからもわかるように、現在におけるモビリティーの考察では、モビリティー進展の光の部分と影の部分とを充分考察



することが不可欠の前提になっている。このことを確認したうえで、次に、モビリティ・パラダイムについて体系的に理論的命題を提示しているアーリ (Urry, J.) の所論をレビューする。

### Ⅲ. モビリティ・パラダイムの概要

#### 1. アーリ理論の前提

アーリのモビリティ論の主旨は、次の点にある。統計などをみると、例えば人々がツーリズムに費やす時間は特段に増加しているのではないにもかかわらず、情報・通信の伝播や物品の移動を含めて考えると、近年、社会のモビリティは極度に高まっており、人間に対するインパクトが強まっている。その分析が必須であるということである。

かれは、モビリティすなわち移動・流動の問題自体は新しいものではないとしたうえで、この問題についての新しさは、かれが“創発的モビリティ複合群”(emergent mobility complex) とよぶものが、これまで考えられてきた社会的許容範囲を越えるようなレベルに達しているところにあるとする(s.p.195)。創発的モビリティ複合群とは、モビリティの規模、モビリティ・システム(後述)の多様性、なにか、自家用車を中心とした自動車通行システムの未曾有の発展、それに関連した事故など危険の規模増大、情報・通信の進歩などをいい、それらが社会のガバナンスレベルを越えている、あるいは越えつつあることをいう。

もともとアーリは、現在社会では、組織された資本主義から組織揺らぎの資本主義への移行がおり、再帰的近代化、すなわち組織離れ、個人化が進んでいることを基本的認識とするもので、モビリティの進展はその一環、あるいは再帰的近代化をもたらしている一重要要因という位置づけになるが、モビリティ論において理論的課題となるのは、次の諸点であるとしている(s, pp.9-10)。

- ① 物事の考察・理論展開は、物事の動きとモビリティの観点、秩序の一時性の観点でこれを行うこと。
- ② 人間は仕事の遂行や楽しみの追求のため、あるいはなんらかの苦しみから脱却するために、もしくはそれから遠ざかるために移動を行うが、その程度、範囲、多様な効果について考察すること。ただし、その移動には、現に身体を動かすものだけではなく、想像上のものや、バーチャルのものも含まれる。
- ③ 物事を社会的事象としてみる。そして、人間と事物との相互接触から生まれる媒介的行為を考察すること。
- ④ 人間と事物との構成から生まれるもののうち、感覚的なものについて研究する場合は、分析の具象化を念頭におくこと。
- ⑤ 人間と事物が、ある社会的境界の内部で、およびそれを越えて動く際の、多様なネットワークとフローについて、それぞれの影響が等しいものとしてこれを研究すること、

かつ、人間と事物がどのように相互に関連し合っているかを、時間と空間について研究すること。

- ⑥ 人々の階級、ジェンダー、民族性、国民性が、その時々政治・権力体制のいかんにより、および居住の仕方のかんにより、かつ移動の仕方のかんにより、どのように形作られるかについて研究すること。
- ⑦ 人々が居住についてもっている様々な基本的な考え方を描きだすこと、ただしその場合、それが人々の多様な移動性のいかん、情報やイメージのいかん等に依存したものであるという観点を含むこと。
- ⑧ 市民性のあり方について変化が起きている。そのなかには人間本来の権利と義務が、社会の実際の間では異なったりすることがある。権利・義務は実際の間では異なることが当然というような感覚が生まれることもある。そうした変化の性格を明らかにするような研究を行うこと。
- ⑨ 社会生活のイメージがますますメディア化され、ますます速く、かつますます広く伝播するものとなることによって、様々な想像上のコミュニティが形成されることになるが、その過程を鮮明にする研究であること。
- ⑩ 移動性の進展により国の境界の意味が弱まり、自国内の問題と他国内の問題とがますます関連し合ったものとなって、国家権力に服従させる強制的手段の効力が弱まっている。このことを明らかにすること。
- ⑪ 国家は移動性を規制しようとするものであるが、その傾向は変化をよぎなくされており、しかもそうした国家の努力には予測できなかったような結果や、混乱した結果がおきていることを説明すること。
- ⑫ こうした予測されざる混乱した結果は、それが生じた時と所とは時間軸と空間軸で異なった所で影響が大なものとなり、そして規模も予測不可能なもの、多様なものとなるが、その過程を説明すること。
- ⑬ グローバルな次元では次のようなことがある。最初は単に生成的レベルにあるだけだと思われていたものが、自己増殖的な拡大再生産をしているものとなり、思わぬ結果をもたらして、制度化し、実行されるものとなる、ということである。当該の事柄がこうしたものであるかどうかを考察すること。

以上のような理論的な課題と対象を前提にしてモビリティ・パラダイムの命題が展開されるが、それは次の13命題にまとめられるものである(s, pp.46-54)。

#### 2. モビリティ・パラダイムの13命題

- (1) 人間相互の社会的関係には様々なものがあるが、それらは関係者の相互間でなんらかの隔たりがあり、なんらかの物理的移動を必要とするものである。しかし、隔たりの長さ、隔たりの強さ、隔たりを埋めるために動く速さは、様々である。このような意味においてモビリティ・パラダ

イムでは、社会的関係は、ある（地）点に固定されたものではないばかりか、循環的運動をするもの（circulating entities）から構成されていると考えるものである。これまでの一般的な考え方では、こうした隔たりは特に問題とする必要がないと考えられてきたが、こうした隔たりの克服が今日では重要問題になっている。

- (2) その場合、こうした隔たりは、次の5つの手段によって克服することができる。これらは換言すれば移動性の5つの手段である。第1は人間自体の物理的移動である。第2は必要な物品の輸送である。第3は目的地（当該地域の物、人などを含む）について思いめぐらすことである。第4はテレビ画面などでそれを行うバーチャルな方法である。第5は手紙や電話の遣り取りなどコミュニケーションの実施である。
- (3) 物理的移動には、身体的移動が含まれる。それには年齢別、性別等により違いがあり、他人との接触について異なった感覚的認識（sensescape）が生み出される。このことは、身体を動かすことによって受ける感覚が異なることをいうが、身体的動作は物的手段や技術のいかんにより促進されるものであるから、身体動作はもともと物的手段を含んだハイブリッドなものである。
- (4) しかし、移動性が進展しても、人間が直接出向いて直接的な接触を行うことが必要な場合がある。例えば、会合や催物などに自ら参加する場合である。これは旧来社会学では活気性（effervescence）といわれ、社会心理学では観客効果や共行動効果といわれてきたもので、関係者の身体的移動が前提になるが、それにはさらにモビリティのあることが前提になる。
- (5) モビリティの進展により他方では、国（準じるものを含む）の境界維持、主権性・統治性の確保・維持は脅かされたものとなる。特に移動的住民の統治は困難な問題となる。
- (6) ある国もしくは社会（準じるものを含む）の住民について、旧来の社会科学は、基本的には単独のものととらえ、物的な事柄や条件とは無関連にいわば純化されたもの（purified）として扱ってきたが、この前提は妥当しなくなっている。今日では、何よりも社会生活は、物的なものを含めて、多様なものから成るものととらえられるが、物的なものによって人間や事物の動きは制約されることがあるものとして考察することが必要である。
- (7) こうした人間と事物との総合的関連において留意すべきことは、余裕というものがあることである。これは直接的には、人間の行動は多様な条件のなかで選択的に行われるものであって、絶体絶命的な行動がとられるものではないことをいう。この場合、移動可能性を前提にすると、選択の幅は高まるから、移動性向上により選択の範囲が大になる。
- (8) 移動性の実現には、大別すると、自動車などのように移

動そのものの用具と、その動きを可能にする施設・設備等とを必要とする。そして、前者は動的なものであるが、後者は非動なもの（immobile）である。つまり、移動性は動くものと動かないものとの統合という認識が肝要である。しかも移動性の実際の実現では、後者の動かないものの存在がキーポイントとなることが多い。移動性は、大きな社会的作用力をもつものであり、しかもその作用力は社会全体に対して均等なものではないが、不均等の根源は多くが動かないもの、固定的なものの不均等にある。動かないものは土地密着性をもつから、それにより土地間格差が生まれるのである。

- (9) 移動性は、動くものと動かないものの存在を前提とし、かつ、それらがシステムとして整合された状態にあることを前提とし、条件とする。これは移動システムとよばれるものであるが、これが社会のあり方を決定する。これは「これまでの歴史をみると、多くの社会はある1つのメジャーな移動システムによって特色づけられてきた」（s.p. 51）という位置づけのものである。というのは、それによって事物の生産と消費が規定されるからである。これは私見によれば、移動性パラダイムの象徴的命題といっている。唯物史観という生産力・生産関係に代わるような位置づけのものかどうかははっきりしないが、以下の所論をみると、この移動システムによる社会規定論はかなり重みがあるものである。
  - (10) 移動性について注意されるべきことは、場所と人間により移動システム便益の享受度が異なることである。社会は、豊かであればあるほど、一般的には、移動システムの及ぶ範囲が大きく、移動性システム間における相互関連は入り組んだものとなるが、しかし、その便益の享受度では不平等が進展する。
  - (11) 前記命題と関連して看過されてはならないことは、移動システムには支配的なものと、そうでないものがあることである。これによって人・物・情報等が流通するプロセスの支配的なものが決まる。社会生活上の不平等は、一層促進されたものとなる。
  - (12) 以上のような移動性についての格差は、一般的には、作用が長期に及ぶ。これは移動システムの土地密着性が高いためであるが、このことは他方において、新しい移動システムが導入されると、関係する地域は、社会的経済的環境的に大きな影響を受け、新しい適合が必要になることを意味する。
  - (13) 移動システムは技術の進歩もあり、一般的にいうと、その建設・運用等についてますます高度な専門的な知識を必要とするものになっている。移動システムの利用者はそれに依存する度合いがますます高くなっているが、他方、専門的知識の不足のためそれから疎外される者もますます増えている。
- 以上の所論からも容易に読み取れるように、モビリティ論



では多くの場合、モビリティの進展によって社会的に不平等が進むであろうという問題意識がある。この点についてアーリはどのように考えているか。それを次に考察するが、結論を先に示すと、ネットワークを充実することと、動くものの対極には動かないものがあることを考え、過剰な動きはこれを抑制することが肝要というのであって、アーリの所論は、モビリティについて、それが現代社会を特徴づける第1の要因とみるものではあるが、モビリティの一方的な、無条件的な促進論・賛美論ではない。現代社会では、モビリティの進展を一方的に優先させ過信するものがあるが、そうした考え方に対してアーリは、マルクスの「商品の物神性」にならって、現代社会における「移動の物神崇拜」(fetishism of movement)とよんでいる (s,pp.187,197)。

### 3. アクセス不平等とネットワーク資本

モビリティの進展にともない不平等が進むのは、何よりも移動システムへのアクセスで不平等があるためである。アーリによると、この場合アクセスを決めるものには次の4つの要因がある。第1は経済的要因である。自家用車などの移動用具にしる、道路などの移動インフラにしる、経済力が前提になるから、経済力が第1の不平等要因になる。第2は物理的要因で、例えば道路の設置が物理的に可能かどうかという問題である。第3は組織的要因で、例えば列車とそれに接続するバスがあるような場合、その接続がうまく行われているかという問題である。第4は適時性の問題で、交通手段はそれを必要とする者が必要な時と所において用意されていなくては、実際の有効性が低い。

これらのうち、第2～第4は要するに技術的ないし組織的な要因であるので、アーリはこれらをまとめてネットワーク資本(network capital)の土台をなすものとし、そのうえにたつ社会的関係をネットワーク資本と規定する (s,p.196)。これをアーリは、マルクスのいう生産関係と生産力との関係に似ているものとしている。では、ネットワーク資本は実体的にはどのようなものをいうのか。アーリによれば次の8種のものから成る (s,pp.197-198)。

- ① 当該地域への出入を可能にする諸制度、資格、保証金、出入国管理制度など。
- ② 他地域からの訪問客：これにより地元民のコミュニケーション力が規定される。
- ③ 移動のための物的肉体的知的能力 (moving capacities)。
- ④ 地元住民と自由に交流できる場所・設備など。
- ⑤ コミュニケーション用の用具・設備・施設など。
- ⑥ 宿泊など快適に休んだりできる場所や施設など。
- ⑦ 公共的交通手段や情報通信手段にアクセスできる施設・設備など。
- ⑧ 以上の諸条件を活用するために必要な時間的措置や設備の配備状態。

これで見ると、ネットワーク資本は、実体的には、当該地域の人々の下部構造的なものであるが、しかしアーリによると、それは関係者の人間相互間の関係が集積しているものであり、社会的関係によって代表されるものであるから、アメリカのパットナムらが提起している社会関係資本 (social capital) と同一的範疇という位置づけのものである。そのうえで、アーリは、パットナムの見解に対して次のような批判的意見を提示している (s,p.199)。

すなわちアーリによれば、パットナムらの社会関係資本では、その土台である人間相互の好意・信頼・互酬の関係が近接者あるいは特定者同士の間だけに限定されたものであるから、それは結局、地域固執主義的な考え方にたつものである。しかし、現在のような流動的社会ではそうした社会関係資本の概念はもはや社会的妥当性をもたない。というのは「社会関係資本は、ごく小規模なところでのみ、例えばコミュニティでのみ、人間相互間の直接的な関係は生まれると考えられるものであるから、現在の社会では不足なものである。……代わりに、今日では遠くにいる者同士でもモビリティ関係をもつことによって信頼や共存関係が可能であるから、そうした観念にたつネットワーク資本概念が有効である」とアーリはいうのである (s,p.200)。

ただしその際、アーリは、現代社会において人々のモビリティが完全に実現され、保障されているのではないことに注意を喚起している。つまり、人々の移動には政治が介入することが多い。というよりは、移動は政治的権力のもとになされるものであって、例えば移民などについても、政府等により「望ましいもの」と「望ましくないもの」との区別がなされたりする (s,p.205)。この問題は、さらに遡れば、強制されて行方「義務としての移動」と、自由意思による「権利としての移動」との二面性にまで行きわたる。モビリティにはこうした二面性が最初から付着している。

こうした二面性は、現在では、例えば、モビリティの進展により、より多くの利得を得る者と、不利な状況におかれる者との二面性として発現している。モビリティ論では、モビリティの進展にともなう社会的不平等の深化が多くの場合常に問題意識となってきたが、この問題を真正面から取り上げたものにスイスのオーンマハト (Ohnmacht, T.) らがある。まず、その内容をみてみよう。

## IV. モビリティと社会的不平等

### 1. モビリティと社会的不平等の一般理論

オーンマハトらの問題意識は、モビリティの進展は社会的な不平等を深化させているのではないか、新しい不平等の形が作り出されているのではないか、という点にある。モビリティの進展は社会活動を活発化し、社会を豊かにすると考えられがちであるが、モビリティ進展の利益を享受できるも

のと、例えば交通弱者のように、その利益を享受できないものとがあるとすれば、それは究明されるべき問題であるというのである。

まず、問題解明の出発点として、平等・不平等の一般的根源についての検討がなされる。その際、平等・不平等の具体的引き金になるものは、社会の階層化（stratification）であるとし、それには、3つの考え方があるとする。第1は旧来から社会的に認められているような階級や階層である。第2は職業や職位により作り出されている階層化である。第3は社会的ネットワークにより資源の配分が区別されているような場合である。

ただし、これらの階層構造は垂直的關係においても水平的關係においても固定的なものではなく、移動があるものである。これは人間の社会的移動といわれる。この場合、この社会的移動には、社会経済的事由という軸と、行動の仕方という軸とがある。前者は性差、年齢差、所得差などによるものであり、後者はライフスタイル、行動や態度の違いなどによるものである。このうち、伝統的な考え方では前者が圧倒的意義をもつものとされてきたが、今日の考え方では後者が重要性をもつものとされ、それがモビリティにおける不平等性を決定する、少なくとも1つの要因と位置づけられている。

この場合、モビリティの根源である人・物・情報等の移動について、2種類のものが区別されるべきであるというのがオーンマハトラの積極的主張である。「明示的モビリティ」(manifest mobilities)と「モティリティ(motility:運動能力)をもつもの」という意味でのモビリティ」とである。前者は実際の移動というもので、人・物・情報等の物理的移動などをいい、本やメディア等による想像上の旅行やバーチャルな旅行なども含まれる。

後者のモティリティは、潜勢的なモビリティともいわれるが、「移動することが出来る状態にあるもの」をいう。モビリティは、モティリティが具現化したもの、実体化したものである。人々のモビリティにおける格差は、実は、このモティリティの違いによって決まる度合いが大きい。モティリティは次の3者により決まる (n.p.12)。

第1はアクセス性である。当該の時点で接近できる人・物・情報等のことで、接近に必要なコスト、流動・流通の経路、流動・流通の可能性などを含む。第2はコンピタンス(competence)で、所有物を使いこなせる力・技能・熟練などをいう。その取得にライセンスが必要な場合にはライセンス取得の能力も含まれるし、組織的取り組みが必要な場合にはそうした能力も含まれる。第3は(実際の)取得(appropriation)である。取得にあたり選択がなされ、担当者(部署)が決まるが、それが妥当なことである。これはそのもの(人・物・情報等)に対するニーズ、熱心さ、担当者(部署)の意識・動機・習慣等により決まる。

このうえにたつてオーンマハトラが解明せんとするものは、

次の3点である。第1に、モビリティはもともと不平等を内蔵するものであるが、それにはどのような要因が作用するものであるのか、という点である。ここでかれらは、人間にはそれぞれの「モビリティ資本」(mobility capital)があるが、それは富の不平等などの不平等性と、性差・年齢差・民族的相違などによる不平等により起きるものであり、モビリティはもともとそうした不平等を内蔵したものであると規定する。

第2に、モビリティはさらに不平等をどのように深化させているかについて解明することである。これは、例えば仕事に就いたり、仕事を続けようとする、現在では移動力(例えば自家用車運転)をもつことが求められたりして、モビリティ能力のいかににより不平等性が拡大する恐れがあることである。ただしこのことは、移動力の適切な配置のいかによっては、すなわちモビリティの進展の仕方のいかによっては、社会的グループ間での不平等性は縮小する可能性があることを意味する。

第3に、モビリティと不平等とはそもそもどのように関連し合っているかを解明することである。これは、要するに、モビリティの大きさの問題であり、移動のコンピタンスの問題であるが、前述のモティリティを実際に利用し、有効に使用する力である。このコンピタンスにはモビリティにより他の人間を支配できる力も含まれているが、その根源をなすものはモティリティであり、モビリティはモティリティをいわば資本化したものである。モティリティはそれ故、他の経済的資本などとなんら変わらないといっているものである (n.p.15)。

以上のオーンマハトラの見解の基礎となっていることは、モビリティの評価、少なくとも社会的意味合いの判断は、技術的な優秀さなどの観点で行われるのではなく、社会的関連において、すなわち人々の社会的活動や社会的関連という観点で論じられるべきものであることである。こうした観点にたつてオーンマハトラは、モビリティの進展は社会的不平等を深化させる一面があることを主張するのであるが、この点をさらに押し進め、モビリティの進展により時間・空間の圧縮化が進むとともに、モビリティに関連して社会では二極分化が進むことを強く主張しているものにマNDERシャイト(Manderscheid, K.: 参照文献 m)がある。

## 2. モビリティ進展による社会の二極分化

マNDERシャイトのいう二極分化は、モビリティ進展のメリットを大いに享受できるもの(国、地域、組織、個人等)がある一方、そのデメリットを被り、モビリティ不適応者として、新しい周辺的な者として社会的に貶置されているものがあるというものである。モビリティ進展によりおきる二重性・二面性は、他の論者では、一方におけるモビリティ(物または者)の進展と、他方における非モビリティ(物または者)の存在として説明されることが多いが、これに対してマNDERシャイトは、モビリティのもつ真の二重性は、モビリティのメリット



がますます大きくなり、豊かになるものと、メリットが小で、豊かさがますます小さくなってゆくものの二極分化であることを強調するのである (m, pp. 38-39)。彼女の主張点は、次の4点である。

第1に、モビリティーとして問題になるものはあくまでもその社会的関連、社会的な意味合いであって、技術的な意味合いではないということである。この点は、クレスウエルらも強く主張していることであり、それらと同様な主張である。

注目されるべきことはその際、これまでの社会では男性的社会観がまかり通ってきたという批判を提示していることである。これが第2点である。旅行や観光は、旧来、自己防衛的な力が必要であったこともあり、体力もしくは腕力をもつ男性の仕事とされてきた。これはマンダーシャイトによると、昔は「男は狩りや戦いが仕事、女は家業が仕事」とされてきた男女分業論に通じるものである。性差によるモビリティー不平等論は、オーンマハトらも提起しているものであるが、マンダーシャイトが特に強調していることは、モビリティー論でも性差による違いはなかなか消えないものであるということである。彼女によると、もともとモビリティー論では、モビリティーの進展により、例えばこれまでのような国境による国の違いはなくなるとされるなど、これまでの固定的な概念や枠組みはなくなるものとされているが、しかし、これまであったすべての違いがなくなるというものではない。性差による違いはそうしたものである、というのである。

マンダーシャイトは、この点について、モビリティー論でも、例えば「こちら」と「あちら」という区別までは消えるものでないことを根拠に、モビリティーでも社会的価値選択が働くのであり、モビリティー論はそうした社会的選択の変更にまで至るものではないと論じている。それ故、彼女によると、社会の動き・移動は、他の論者のような社会的価値をもった資本(例えばネットワーク資本)というようなものではなくて、むしろ、不平等を再生産するための決定的メカニズムと規定されるべきものである。彼女によれば、「人間の動作の意味は社会的に決められるものであるが、社会的という言葉のなかには、力関係によりきまるといことが含まれている」(m, p. 36)。

この点、すなわちモビリティーでも力関係が働くという主張が、マンダーシャイトの第3の主張点である。この点について彼女は、モビリティーが進展しても、力関係で物事を左右できる者が厳存する事実はなくならないことを強調している。現在でも人々や物財の移動は、「社会的力関係により構成される社会的空間という条件」に埋め込まれている、というのがその見解のエッセンスである (m, p. 45)。

そこで、マンダーシャイトは、一方では、アーリらと同様にパットナムらの社会関係資本論を土地執着主義的なものと批判するとともに、他方では、一面的な移動賛美論的なモビリティー論に対しても、移動が社会的政治的關係によって強く規定されたものであることを看過しているところの、抽象的な

「ノマド形而上学」であると批判している。それらでは、旧来の土地執着主義に対して、移動がさも全く自由なものであるかのようなロマンチックな考えがとられており、現実から遊離したものであるというのである。

この場合、マンダーシャイトの所説では、モビリティーの問題が何よりも資本主義と切り離し難く結びついた事象として提起されていることが特徴的である。これが彼女の第4の主張点である。マンダーシャイトは、「移動という考え、移動によって進歩が起きるといことは、資本主義的近代化 (capitalist modernity) と密接に関連している」とし、続いて、資本の活動範囲が国境を超えて行われることは、多くの論者により指摘されているところであると述べている (m, p. 37)。近年におけるモビリティーの進展は、何よりも資本主義のもとで進んでいるものであり、それによって根本的特性が規定されているものである、というのが彼女の結論的主張である。

マンダーシャイトは、モビリティーが進展すると常識的には移動の時間が少なくなり、余暇の時間が増えるはずであるのに、多くの人の場合、逆で、ますます忙しくなっていると評しているが (m, p. 41)、これは、現代モビリティーの資本主義的性格をよく示したものとみることができる。彼女は最後に「自動車を利用した移動を減少させることが生態学的に不可欠な課題となっているが、しかしこのことは、単に環境をどのように形成するかという価値観にかかわる問題であるだけでなく、資本主義的経済体制の核心 (heart) に迫る問題である」と結んでいる (m, p. 45)。

## V. 地理学的モビリティー論

### 1. ツーリズムの6法則論

以上のモビリティー論は、基本的には、社会学的立場にたち、そうした角度からのモビリティー論であるが、これを地理学的立場から論じようとする試みが、2008年ホール (Hall, C.M.) によって提示されている (参考文献)。それは、結論的にいえば、モビリティーが高まっているにしても、人間は所詮、空間と時間の制約 (space-time constraints) のなかで動いているものであることを改めて主張するものである。端的に言えば、地理は依然として有効であることを主張するもので、既述の「地理の終焉」という命題に対する反論をなすものである。

もともとホールは、近年、モビリティーの進展によりツーリズムをはじめとする種々なモビリティー形態で境界破壊がおき、これまでの概念や枠組みでは到底把握できない事象が多くおきていることを充分認めている。例えば、交通手段の発達により日帰り旅行で行ける範囲が拡大し、行き先からいえば日帰り旅行をツーリズムに入れることも理由のあることになっている。他方、移住などでも里帰りのことが多くなり、住所移動である移住と、住所移動ではないツーリズムとの区分が

困難になっている。

ホールは結局、本来の日常生活的環境 (home environments) から離れた所に行く特定種類のモビリティが、ツーリズムといわれるものであるとしているが (h,p.25)、その場合、行き先やルートを選定にあたっては、次のような法則があると、それを「ツーリズムの6法則」(6 laws of tourism)とよんでいる (h,pp.21-24)。

- (1) 「旅行者は、行き先と使用時間を決めるにあたり距離的隔たり (distance) に対して秩序ある仕方に対応する (ordered adjustment)」。ただし、ここでいう隔たりには次のものが含まれる。① 地理的隔たり。② 旅行のコストを考慮した経済的隔たり。③ 旅行に要する時間を考慮した時間的隔たり。④ 当該地所在の観光資源の魅力を考慮した魅力的隔たり。⑤ 当該地までの交通事情を考慮したネットワーク的隔たり。⑥ 当該旅行者が感覚上有する隔たり。⑦ 社会階層的に感じられる (場所的) 隔たり。⑧ 文化上ある隔たり。⑨ 中枢か周辺地かという感覚で存在する隔たり。
- (2) 「旅行とルート選定は、一般的には、途中で起きるかもしれない障害を最小にする形でなされる」。ただし、途中立ち寄り先や交通手段等で魅力あるものがある場合は、それがわざわざ選定されることがある。
- (3) 「旅行目的地とルートの選定は、アクセス可能性により変わることがある」。アクセス可能性、例えば交通の便が良くないものなどは、一般旅行者では敬遠される。
- (4) 「旅行客を含めて人間の行動には、できる限り多く規模の経済の利益を享受したいとする傾向がある」。これは、一般旅行者では無用な贅沢志向は少ないことを意味する。
- (5) 「訪問場所での過ごし方や時間の過ごし方では、それぞれの旅行者において順位付けのされることが通常である」。観光希望先が種々あるとき、最優先の所をトップに順位が付けられる。
- (6) 以上まとめて「人間の行動と行く場所は焦点があるものである」。

これらは、もともとはトブラー (Tobler, W.R.) が1970年地理の第一法則として提起したところの、すべてのものは相互に関連し合っているが、近くのものは、遠いものよりも関連が深い、という命題 (参照文献 q, cited in h, p.21) を発展、展開したもので、旧来の伝統的理論の方向を踏襲したものである。この点に関連してホールは、アーリなどによって新しい社会理論としてモビリティ論等が提起されたりしているが、新しい理論の展開に迫られてこれまでの理論が無視されたりしないことが肝要である、とわざわざコメントしている。

さらに、社会分析にあたっては、量的分析も必要であるが、質的分析も同様に重要であるとして、次のように論じている。社会現象のマクロ的な量的分析は、物理学でいえば、ニュートン物理学に相当するものであるのに対して、ミクロレ

ベルの質的な個人行動分析は量子物理学に相当するものである (h, p.24)。今日の社会現象分析ではマクロレベルの量的分析とミクロレベルの質的分析の両者が不可欠である。

前記の「ツーリズムの6法則」に戻ると、要するに、ホールが言わんとするところは、ツーリズムは、少なくとも時間・空間に関連してみた場合、アトランダムに行われるものではない。法則がある、ということである。一言でいえば、ツーリストの行動は、ツーリストがもつ時間・空間という制約のなかで効用 (utility) を最大にするようになされるものである、ということである。

## 2. 「ツーリズム終焉論」のとらえ方

近年における社会経済の発展、社会全般的な考え方の変化に関連して、現代ツーリズム論で避けて通ることのできない問題の1つに、1994年ラッシュ (Lash, T.) /アーリが唱えた「ツーリズムの終焉」(end of tourism) という命題がある。この命題は、その後2005年夏ブライトン大学で開催された、ツーリズムの諸問題に関する第4回シンポジウムのテーマになったほど一般化しているものである (c, p. xxi)。

ラッシュ/アーリの場合、この命題は、直接的には、かれらのいう組織された資本主義から組織揺らぎの資本主義への移行、再帰的近代化の進行にともなって、マスツーリズムを中心にした組織的ツーリズムが終焉するという意味で提起されたものである (r, p. 147)。この際、資本主義のこの段階は、モダン社会からポストモダン社会への移行と重なり合っており、「ツーリズムの終焉」はポストモダン社会への移行のメルクマールとされている。

ラッシュ/アーリがみるところ、モダン社会は何よりも秩序ある社会 (orderly totality) に志向したものである。これは社会の組織性に根源があるが、そこでは、知的専門家たちが秩序維持のための指揮者 (didactic legislator) たる機能を持ち、例えばツーリズムでも、ガイドなどは専門家としてツーリストの行動をコントロールし指揮するものであった。

しかし、組織揺らぎの資本主義時代であるポストモダン社会では、それが変わってくる。組織的拘束が弱まり、人々は自主性を意識したものとなる。いわゆる組織離れ、個人化がおきる。これがラッシュ/アーリのいう再帰的近代化である。近世初頭に社会制度や生産設備等が近代化されたが、今やその近代化が人間個人にも及び (回帰し)、個人の自主化、自律化をもたらしているというものである。

この再帰的近代化で、人間のモビリティ性が高まると同時に、人間個人の美的なものの追求性も開花した。人間のこうした面における組織的あるいは伝來的な拘束が弱くなったからである。こうした人々の美的関心追求性と自由行動追求性、つまりモビリティの高い社会では、知的専門家の役割も変化する。大衆の秩序維持ではなくて、物事を大衆に説明すること (interpreter) が役割となる。ツーリズムでは、指揮



者的専門家に率いられたマスツーリズムの時代は終わる。たとえ集団でツーリズムをする場合でも、ツーリストは今や自律した個人として行動するものとなり、専門家たちはその案内人、説明者となる。

これが、ラッシュ／アーリのいう「ツーリズムの終焉」の意味であるが、この点についてアーリは1995年の著書で、「組織揺らぎの資本主義は、ツーリズムの終焉を含むものである。これによりツーリストは、見たり経験したりするものの明細を指示されることがなくなるから、現代のツーリズムでは、ツーリストは見たり体験すべきものを自ら組織するものとなる」(r.p.148)と述べている。これが「ツーリズムの終焉」という命題でラッシュ／アーリが言わんとしたことである。

この点を補足するものとして、アーリは、同著の別の個所で (r.p.164)、現代におけるツーリズムの社会的役割として次の3点を挙げている。第1に、ツーリストが訪れる地域では、ツーリストの「見る目」(gaze)を意識して、地域のイメージだけではなく物的経済的環境の整備・改善・充実・再生が行われることである。これはマッカンネル (MacCannel,D.) のいう「ツーリズムによる社会革命」と同様な観点である (k,詳しくは参考文献u,v第1章)。第2に、ツーリズムにより所得の移転が行われることである。第3に、ツーリズムで使用される交通手段などインフラの整備・充実が進むことである。

これからみても明らかなように、アーリの言わんとするところは、マスツーリズムの「見て廻る」的ツーリズムの時代は終わったという点に主旨があり、そうではない、いわば本来のツーリズムは、これを否定しないどころか、その意義を強く認めたものである。

この「ツーリズムの終焉」の命題に対して、地理学の立場からゲイル (Gale,T.) は、ツーリズムにおいて終焉がおきているものがあるのではないかと (ending in tourism) という問題提起としてこれを受けとめ、ツーリズムの今後の発展は、一般に言われているほど安泰なものではなく、ツーリズムの発展にも阻害要因がある。ツーリズム自体がなくなることはないが、ツーリズムのなかには終焉を迎えざるをえないものがある。このことは認めざるをえないとして、とりあえず、次の3つのケースを挙げている (g.pp.6-10)。

第1に、地域のいかんによってはツーリズムの終焉が起きるものがあることである。事実、観光地によると、収容能力以上の観光客来訪や資源枯渇によってすでに衰退しており、ツーリズム機能の喪失がおきている所がある。その際ゲイルは、バトラー (Butler,R.W.) の観光地ライフサイクル論 (参考文献d:詳しくは参考文献v第9章) を参照しつつ、こうした場合、そのまま特別な対策がとられないで衰滅してしまう場合もあれば、観光地から他の性格の地域、例えば最新工業地域へ転化する場合もあると述べている。

第2に、国際ツーリズムではこれまでのような持続可能な観光の成長は終わることがありうることである。持続可能な

ツーリズムの発展という命題は、ゲイルのみるところによっても、利害関係の違いにより解釈が異なるものであって、コンセンサスが得られたものでない。確かに、ツーリズムのなかには環境悪化を促進するものがある。しかし他面、観光地によると、例えば地球温暖化でスキー場経営が不可能になった所があるなど、ツーリズムが犠牲になっている場合がある。

第3に、テロ活動をはじめとする各種リスクの度合いが高まっており、ツーリズムの縮小や終焉がおきている例がある。この点についてゲイルは、ベック (Beck,U.) が提起しているリスク社会論 (参考文献b) に依拠して、今日では次のようなリスクが重大なものになっているとしている。① 時間的に限定されないリスク。② 国を超えておきるリスク。③ 結果を予測しえないリスク。④ 誰からも補償されることがないリスク。

以上のようなリスクのあること自体が、ツーリズム発展の阻害要因となるが、他方、これらのリスクが高唱される結果、ツーリズムの衰退が進むという側面もある。

以上のうえにたつてゲイルが言わんとするところは、総括的にいえば、モビリティ・パラダイム論をよしとし、今後におけるツーリズムの動向は何よりもモビリティの進展のなかで考えられるべきものであるということである。従って物事の考え方では、モビリティの進展により人々の土地定住性が弱まり、例えば現在の居住所を仮の住所として日常生活をモビリティの観点から考える傾向が強まっていること、すなわち、ツーリストと非ツーリストとの区別がなくなりつつあることを土台にすべしということである。ただし、これまでのような手放しのツーリズム発展論は再考を必要とするという立場である。

## VI. 結—モビリティ資本主義の真髄

以上において、モビリティ・パラダイム論の特徴的な諸点を論じてきた。そこにおいてはモビリティの進展による社会的なネットワーク化の拡大があることなどが論じられている一方、不平等の深化も避けて通ることができない問題であることが指摘されている。何よりも注目されることは、モビリティの進展が、単なる技術的側面の問題ではなくて、社会経済的側面の問題であり、この角度からのみ必要な分析はなされうるものであることが強く主張されていることである。このことは、別言すれば、モビリティの進展は社会全般的な問題、社会の全般的なあり方の問題であることを意味する。

この点について、例えばアーリは、これを生産力と生産関係の問題になぞらえてとらえることができるものとしているが、このように考えるならば、これは、単なる資本主義一般の問題としてではなく、何よりも現代資本主義における問題として論じられるべきものであり、現代資本主義が生み出している特有な問題としてこれを把握する必要がある。

資本主義という場合、アーリらはこれまでこれを組織された資本主義から組織揺らぎの資本主義への移行の問題として、



なканずく、組織揺らぎの資本主義の問題としてとらえようとしてきたが、2007年の著でアーリは、これを「モビリティ資本主義」(mobile and mobilizing capitalism)としてとらえるべきことを提起している(s.p.195)。アーリによれば、モビリティ資本主義は動的エンティティ(mobile entity)としてのパワーを中核とするものであるが、しかし同時に、表現の豊かさ(expressive)で特色づけられるものであり、情緒的な楽しさ追求(emotional pleasure seeking)を含んだものであって、それを視野において人々が動的に新しさを追求する社会である。

このようにアーリは、単にモビリティの進展だけではなく、それが美的なものの追求、楽しさ追求と一体で進行しているところに、モビリティ資本主義の特徴を求めているが、私見によれば、そうしたモビリティ資本主義の特質は、何よりもまず、例えばトヨタ生産方式(lean production)のジャスト・イン・タイムに表象されるものである(cf.s.p.5)。

トヨタ方式は、周知のように、材料・加工品・部品のジャスト・イン・タイム供給を大きな柱とする。こうした用品の効率的供給は、モビリティ能力の保持、その効率的使用を不可欠の前提とする。これは、いわゆるコンビニ方式に類似のものであり、トヨタ方式、コンビニ方式は現代を代表する生産あるいは流通のシステムであるが、その個別企業的メリットは現代モビリティを最大限に駆使した効率化にある。効率化の源泉がモビリティにあるものといえる。これにより例えば工場や店舗も立地上の制約がなくなる。この点でも「モビリティ資本主義」を代表するものである。

政治等でもこうした「モビリティ化」の現象がある。道州制などは別としても、例えば国会議員や地元首長の選挙で、地元候補者であることは今日必ずしも必須要件ではなくなりつつある。こうした面を含めて「モビリティ資本主義」が現在の姿になっている。

#### 【参考文献】

- a: Abler, R./Adams, J./Gould, P., *Spatial Organization: The Geographer's View of the World*, Englewood Cliffs: Prentice Hall, 1971.
- b: Beck, U., *Risikogesellschaft*, Frankfurt a.M.: Suhrkamp, 1986. (東廉監訳『危険社会』1988年)
- c: Burns, P.M./Novelli, M., Introduction, in: Burns, P.M./Novelli, M. (eds.), *Tourism and Mobilities: Local - Global Connections*, Wallingford: CAB International, 2008, pp.iii-xxxii.
- d: Butler, R.W., The Concept of a Tourism Area Cycle of Evolution: Implications for Management of Resources, *The Canadian Geographer*, 1980, Vol.XXIV, pp.5-12. (Butler, R.W. (ed.), *Tourism Area Life Cycle*, 2006, Vol. 1, pp.3-12)
- e: Cresswell, T., *On the Move*, New York: Routledge, 2006.
- f: Frello, B., Towards a Discursive Analysis of Movement: On the Making and Unmaking of Movement as an Object of Knowledge, *Mobilities*, Vol.3, 2008, pp.25-50.
- g: Gale, T., The End of Tourism, Endings in Tourism? in: Burns/Novelli (eds.), *op.cit.*, 2008, pp.1-14.
- h: Hall, C.M., Of Time and Space and Other Things: Laws of Tourism and the Geographies of Contemporary Mobilities, Burns/Novelli (eds.), *op.cit.*, pp.15-32.
- i: Hannam, K., The End of Tourism? in: Tribe, J. (ed.), *Philosophical Issues in Tourism*, Bristol: Channel View Publications, 2009, pp.101-113.
- j: Lash, S./Urry, J., *Economics of Signs and Space*, London: Sage, 1994 (reprint 2002).
- k: MacCannell, D., *The Tourist: A New Theory of the Leisure Class*, Berkeley: University of California Press, 3rd ed., 1999.
- l: Malkki, L., National Geographic: The Rooting of People and Territorialization of National Identity among Scholars and Refugees, *Cultural Anthropology*, 1992, Vol.7, pp.24-44.
- m: Manderscheid, K., Unequal Mobilities, in: Ohnmacht, T./Maksim, H./Bergman, M.M. (eds.), *Mobilities and Inequality*, Farnham: Ashgate, 2009, pp.27-50.
- n: Ohnmacht, T./Maksim, H./Bergman, M.M., Mobilities and Inequality - Making Connections, in: Ohnmacht/Maksim/Bergman (eds.), *op.cit.*, 2009, pp.7-26.
- o: Relph, E., *Place and Placelessness*, London: Pion, 1976.
- p: Thrift, N.J., Time and Theory in Human Geography: Part 2, in: *Progress in Human Geography*, 1977, Vol.1, pp.23-57.
- q: Tobler, W.R., A Computer Movie, *Economic Geography*, 1970, Vol.46, pp.234-240.
- r: Urry, J., *Consuming Places*, London: Routledge, 1995 (reprint 2000). (吉原直樹/大澤善信監訳『場所を消費する』法政大学出版社2003年)
- s: Urry, J., *Mobilities*, Cambridge: Polity, 2007.
- t: 大橋昭一「観光学研究の方法論的理論的諸方向—観光学研究パラダイムの整理の試み—」『和歌山大学・観光学』第2号、2009年11月、1-11ページ
- u: 大橋昭一「観光の本義をめぐる最近の諸論調—『観光とは何か』についての考察—」『和歌山大学・経済理論』第353号、2010年1月、19-48ページ
- v: 大橋昭一『観光の思想と理論』文真堂、2010年6月

受付日 2010年4月2日

受理日 2010年5月20日